



Sta suscitando più dubbi che non soddisfazione la notizia del contratto stipulato da Aeroporto di Puglia con BlueWings per l'avvio dei voli dal Gino Lisa (destinazione Milano, 2 voli settimanali, e Torino, un volo).

Intendiamoci. Che l'aeroporto foggiano riprenda la sua attività è comunque una buona notizia, e denota la volontà dalla Regione Puglia e della sua società aeroportuale, Adp, di "puntare" sullo scalo foggiano.

La presenza nella conferenza stampa di presentazione della iniziativa del governatore regionale Nichi Vendola è un buon viatico anche per la positiva conclusione di altre due questioni tutt'altro che marginali che riguardano il futuro del Lisa. Vuole dire che la Regione Puglia è attenta sia al rilascio della VIA da parte del Ministero dell'Ambiente sia all'allungamento della pista e il recupero dell'aeroporto tra gli scali d'interesse nazionale. (per amore di verità, c'è comunque da dire che la Regione non può far granché a proposito della valutazione d'impatto ambientale, che ricade nelle esclusive competenze ministeriali). Pare convincente anche l'analisi del presidente Vendola sulle opportunità di sviluppo del Lisa (su cui mi soffermerò in una prossima lettera meridiana) offerte dalla ripresa dei voli. Ma, detto questo, qualche perplessità c'è. Sui modi con cui è avvenuta l'operazione e sul soggetto prescelto. Per quanto riguarda il metodo, sarebbe stato il caso che la trattativa con il soggetto cui verrà affidato il contratto venisse preceduta da un confronto più o meno pubblico con il territorio. Si è invece privilegiato il colpo di teatro.

Quanto al resto, è opportuno leggere quello che ha scritto sul suo sito l'associazione *Mondo Gino Lisa*, come sempre attentissima a valutare le cose che riguardano l'aeroporto, soppesandole con il metro del buonsenso e delle valutazioni tecniche. La *community*

manifesta parecchi dubbi, chiedendo più dettagli su aspetti tutt'altro che marginali: *condizioni contrattuali; garanzia temporale di erogazione del servizio (qual è il periodo minimo prima del quale non potranno ritirarsi?); BlueWings Air è una compagnia aerea o semplicemente un operatore? (il che fa molta differenza); garanzie su manutenzione dell'aeromobile (se l'aereo si rompe, come e quando lo sostituiscono? I passeggeri rimarrebbero a terra?); quali sono i canali di vendita e come sono reperibili?; qual è il sito internet della compagnia aerea?; quali sono i canali attivati con i network delle agenzie di viaggio affinché i voli siano reperibili e dunque i voli charter venduti?; dove è fisicamente la sede della BlueWings Air?; qual è il suo numero di telefono?; a chi mi rivolgo in caso di problemi?; quali sono le strategie di marketing?; quali sono i veri prezzi dei biglietti?; qual è il Load Factor minimo individuato per il breakeven? (ovvero quanti passeggeri almeno ci devono essere su ciascun volo affinché l'operazione non sia in perdita?); come si pensa di poter contrastare la concorrenza delle offerte di Bari, Napoli e Pescara o di Trenitalia?; qual è il vero terminal di atterraggio a Milano? e a Torino?; quali sono i servizi di bordo?; quali sono le possibilità di proseguire nel volo una volta atterrati a Malpensa o Torino?; come fa l'utenza business ad utilizzare questo tipo di volo, con particolare riferimento a quella interessata a venire nel Foggiano?*

La maggior parte dei dubbi riguarda il partner che Aeroporti di Puglia ha scelto per affidargli il servizio: quella Bluewings Air di cui poco o nulla si sa, tanto più che non risultano siti web intestati alla società.

Navigando sul web di Bluewings se ne trovano diverse, ma nessuna corrisponde a quella che gestirà i voli da e per il Lisa. La Bluewings, una società italiana con sede a Napoli non è una compagnia, ma un tour operator. C'è poi la Blue Wings, compagnia aerea specializzata in voli charter, con sede a Dusseldorf in Germania, e collegamenti con Turchia, Medio Oriente e Russia. Infine la Blue Wing Airlines che ha sede nel Suriname ed ha in esercizio una serie di linee tutte nell'altra parte del mondo.

Non si ottengono risultati migliori cercando anziché nelle pagine web tra le immagini: il logo presentato durante la conferenza stampa è ancora sconosciuto al web.

Nulla di clamoroso, perché i primi ad ammettere che si tratta di una società che fa praticamente il suo esordio nel mondo del trasporto aereo sono proprio quelli della . Per smentire che la compagnia fosse finita in una *black list*, il commercialista dell'azienda, Francesco Guerrieri ha telefonato alla redazione di *Foggia Città Aperta*: "Siamo attivi da un

anno con sede a Londra ma non abbiamo un sito internet - ha spiegato - e non abbiamo dovuto ancora promuovere nulla, né presentare i nostri voli e non potevamo essere nella black list perché di fatto non abbiamo mai volato”.

Per sapere qualcosa di più sulla Bluewings Air bisogna rivolgersi a un motore di ricerca inglese specializzato come quello della Companies House, che è il servizio pubblico che gestisce il registro delle imprese.

Eseguendo la ricerca veniamo a sapere un po' di cose: la Blue Wings Air Limited ha sede a Londra al

139 di Kingston Road, è stata inserita nel registro all'inizio del 2014 (il 21 gennaio) ed è una Private Limited Company che equivale ad una Srl, una Società a Responsabilità Limitata. Non vengono fornite notizie circa la natura delle sue attività.

La data presumibilmente recente di costituzione della società spiega perché il web sia così avaro di informazioni. Praticamente nulla, prima della conferenza stampa foggiana.



Non aiuta neanche la ricerca su *street view* di *Google Maps*. L'immagine disponibile (a sinistra) risale al 2012, e due anni fa al civico 139 di Kingston Road a Londra non c'era la Bluewings Air Limited, ma un dottore commercialista. L'immagine dà comunque l'idea degli uffici della società. Non è una sede da nababbi, per intenderci.

Non autorizza un maggior ottimismo il fatto che i voli non saranno operati direttamente dalla Blue Wings Air, ma da Air Vallee con un aeromobile Fokker 50 da cinquanta posti ed una reputazione sulla qualità dei propri servizi non proprio esaltante.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



Perchè siamo ultimi? E' anche una questione di fisiologico baricentrismo



Adp pubblicizza il Gargano. Ma i conti non tornano.



Franchini a ruota libera: le paure e le speranze di Adp per il Gino Lisa



Così i fanatici di facebook vogliono far volare il Gino Lisa

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 7